Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 62

НОВЫЙ ЭТАП: ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00062

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 62, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 000 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 22.08.2019.
Дата выхода в свет: 07.11.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 © ИТАР-ТАСС; 7 (сверху вниз) © Белозеров Юрий/Фотохроника ТАСС, © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори, © Сергей Миляев/Фотобанк Лори; 8 (сверху вниз) © РИА Новости, © Белозеров Юрий/Фотохроника ТАСС, © Голованов Сергей/Фотобанк Лори; 9 © Krystian Olszanski/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Stiopa/Wikimedia Commons, (внизу) © Zuma\TASS; 11 (вверху) © Zuma\TASS, (слева внизу) ©@ondasderuido/Wikimedia Commons, (справа внизу) © MOs810/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка спинки сиденья водителя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Новый этап: передний привод

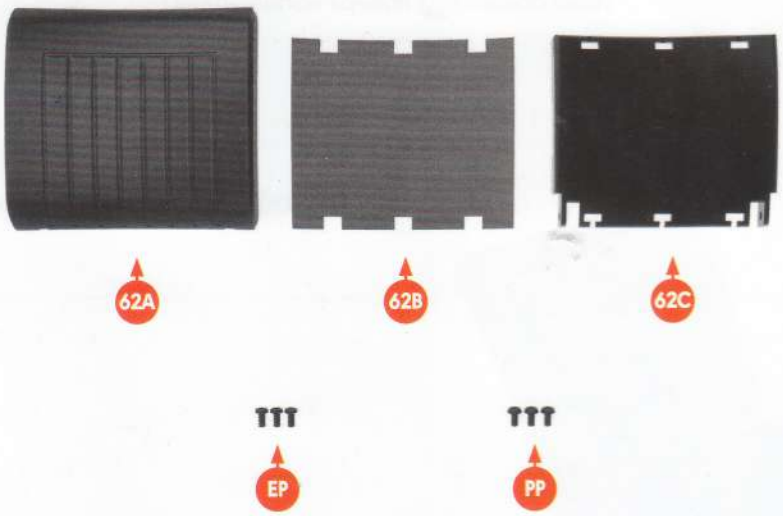
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Польская версия: «Фиат 126р»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

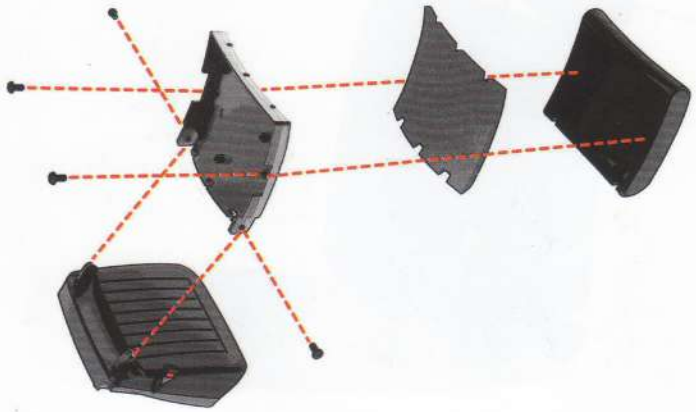
Сборка спинки сиденья водителя

Используя детали, полученные с этим номером, смонтируйте спинку сиденья водителя.



- 62A Обивка спинки сиденья водителя
- 62B Наполнитель спинки сиденья
- 62C Каркас спинки сиденья водителя
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- PP Винт M2,0 × 4,0 × 4,0 мм (3 шт.)

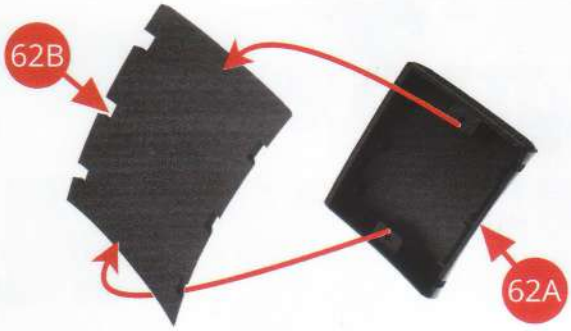
Схема сборки



1

Соедините каркас спинки сиденья водителя 62C с нижней частью каркаса сиденья водителя 61A и закрепите двумя винтами EP, оставив свободу движения для изменения наклона спинки сиденья.

2

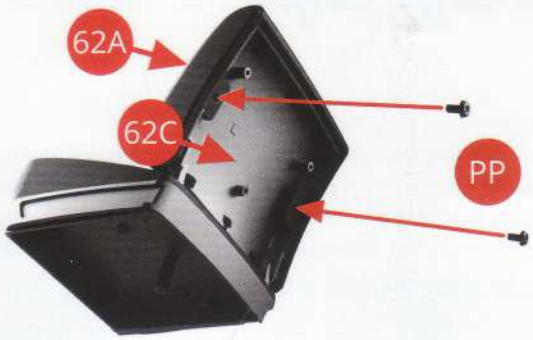


Вставьте наполнитель спинки сиденья 62B в обивку спинки сиденья водителя 62A, выведя оба крепежных ушка обивки 62A поверх наполнителя 62B.

3

Наденьте обивку спинки сиденья водителя 62A на каркас спинки сиденья водителя 62C.

4



Скрепите двумя винтами PP каркас спинки сиденья водителя 62C и обивку спинки сиденья водителя 62A.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Новый этап: передний привод

Налаживание производства автомобилей с передним приводом явилось необходимым и значительным этапом в технологическом развитии ВАЗа. В этой области опыта у отечественного автомобилестроения не было.

Новый этап в истории Волжского автомобильного завода был связан с освоением производства переднеприводных автомобилей. Несмотря на всю консервативность отечественного автопрома, этот процесс был неизбежен – к середине 1970-х годов во всем мире начался массовый переход на переднеприводные модели.

Поиск партнера

В СССР процесс тормозился, помимо всего прочего, консерватизмом и страхом руководства перед неизведанным. Даже такой грамотный человек, как министр В. Н. Поляков, за плечами которого был гигантский проект «Фиат»-ВАЗ, долго откладывал соответствующее решение. В значительной степени причиной такой нерешительности было то, что все советские автозаводы либо строились с помощью зарубежных фирм, либо начинали производство с копирования хорошо зарекомендовавших себя иностранных моделей. Стоит отметить, что разработка переднеприводной модели началась на ВАЗе еще в 1971 году, вскоре после начала серийного производства «единички». Первый прототип получил индекс 1Э-1101 и имел поперечное расположение силового агрегата с так называемой последовательной схемой, при которой первичный вал коробки передач расположен соосно с коленчатым валом. Машина оснащалась двигателем объемом 1 л и мощностью 45 л. с. и имела весьма прогрессивную конструкцию: подвеску типа «макферсон», полуоси с шарнирами Гука и т. д. В 1973 году изготовили второй прототип – 2Э-1101. Его узлы и агрегаты обкатывались на «автороллерах» – автомобилях

Автомобиль ВАЗ-2108 Волжского автозавода зимой в Куйбышевской области. 1984 год.

Что такое «обходные технологии»?

Обходные технологии предполагают замену применения дорогостоящих высокотехнологичных процессов производства упрощенными более дешевыми. Например, прессы, мощности которых не хватает для горячей объемной штамповки алюминиевых сплавов, пригодны для «жидкой штамповки» – литья под высоким давлением. Некоторые японские компании используют их для производства автомобильных дисков. Такие диски превосходят обычные литые, но уступают кованым по пластичности и упругости.

Новые переднеприводные автомобили ВАЗ-2108 «Спутник» на площадке готовой продукции ВАЗа. 1985 год.

с предельно упрощенными панелями кузова, которые, по сути, являлись лишь «агрегатоносителями». Несмотря на определенные успехи, руководство сочло, что без иностранной помощи не обойтись.

Итальянцы сотрудничать в создании нового переднеприводного автомобиля отказались. Велись переговоры еще с несколькими компаниями, но в конечном счете в качестве основного партнера была выбрана немецкая фирма «Порше». Вот как об этом написал тогдашний главный конструктор ВАЗа Г. К. Мирзоев: «В 1975 году президент фирмы "Порше" Э. Фурманн встретился с В. Н. Поляковым, тогда уже министром автомобильной промышленности СССР. И в разговоре отметил, что немецкое государство причинило много бед Советскому Союзу, развязав Вторую мировую войну, и что это необходимо каким-то образом компенсировать. В результате родилось соглашение между ВАЗом и фирмой "Порше" под эгидой Госкомитета по науке и технике (ГКНТ) СССР».

Автомобиль ВАЗ-2108 в автомузее Сочи. 2016 год.

Плодотворное сотрудничество

Помимо разработки «восьмерки», специалисты «Порше» предложили прототип «Нивы» с алюминиевыми деталями оперения, модернизацию ВАЗ-2103, а также наработки по двигателям. В течение двух с половиной лет в ФРГ находилась постоянно меняющаяся по составу группа специалистов ВАЗа, что позволяло инженерам и дизайнерам получать необходимый опыт и навыки для создания новой модели. Для консультаций по технологии производства была привлечена UTS (дочерняя фирма «Фиата»), хорошо знакомая с ВАЗом еще по проекту ВАЗ-2101. Впрочем, сотрудничеством с «Порше» дело не ограничилось. Следует подчеркнуть, что 80 % всех средств,

Автомобиль ВАЗ-2108. Современная фотография.

Водительское место и приборная доска в ВАЗ-2108. 1984 год.

Инженеры-конструкторы обсуждают комбинацию приборов ВАЗ-2108. 1985 год.

выделяемых Государственному комитету по науке и технике для закупки лицензий и новых образцов оборудования для всех отраслей промышленности СССР, в то время осваивал ВАЗ. Для ВАЗ-2108 было закуплено около 20 лицензий, в частности: у фирмы «Лукас» (Lucas) – на передние дисковые тормоза и вакуумный усилитель тормозов, у «Цанрадфабрик» (Zahnradfabrik) – на реечный рулевой механизм и синхронизаторы коробки передач, у «Аутомотив Продакс» (Automotiv Prodax) – на сцепление, у «Вэй-Ассауто» (Way-Assauto) – на стойки передней подвески, у «Харди Спайсер» (Hardy Spicer) – на шарниры равных угловых скоростей, у «Солекс» (Solex) – на карбюратор. Позднее купили балку задней подвески у фирмы «Фольксваген» (Volkswagen). У «Мишлен» (Michelin) приобрели лицензию и технологическое оборудование для производства бескамерной радиальной шины с металлокордом размерности 165/70R13 (позднее к ней добавился вариант с шириной профиля 175 мм).

Сотрудничество с «Порше» непосредственно по ВАЗ-2108 началось в 1980 году. К этому времени на заводе на свет появился последний из прототипов, заметно напоминающий серийную «восьмерку», – 4Э-1101. В мае того же года началось создание собственно ВАЗ-2108, первый прототип которого был готов год спустя. С целью доводки двигателя и ходовой части были изготовлены партии носителей типов «Ш» и «Д», которые в первом случае представляли собой кузов ВАЗ-21011 с подвесками и силовым агрегатом ВАЗ-2108, а вторые отличались от обычных «Жигулей» лишь двигателем 2108 (позже появилась опытная модификация ВАЗ-21068, состоявшая из «шестого» кузова и «восьмого» мотора).

По немецкой системе проекту присвоили наименование «Гамма», а каждому новому образцу – серию с двумя нулями 100, 200 и 300. Первая цифра серии отражала готовность того или иного экземпляра к серийному производству. Образцы «сотой» серии проходили интенсивные ресурсные испытания в НАМИ – за короткое время машины проезжали до 80 тыс. км в весьма жестких условиях, что позволяло выявить слабые места новой модели. В конце 1981 года появилась серия 200, проходившая испытания в самых разных природно-климатических зонах СССР: в Магаданской области, на Северном Кавказе и в Туркмении. Последняя серия прототипов (300) появилась в конце 1982-го – начале 1983 года. Это были уже практически предсерийные автомобили, изготовленные по «обходной технологии».

Первый отечественный серийный переднеприводный автомобиль ВАЗ-2108 с верхним багажником. 2011 год.

Польская версия: «Фиат 126р»

Идея небольшого и дешевого народного автомобиля возникла еще на заре автомобилизации и, так или иначе, охватила все страны. Польшу она поразила в начале 1970-х годов.

В Польше «Малыш», или «Малюх» (Maluch), стал таким же культовым автомобилем, как, например, в ГДР «Трабант». Заслуга тут принадлежит, помимо прочего, и маркетологам фирмы «Фиат». Комфорт в машинке длиной всего три метра был спартанским, да и просторностью багажного отделения (100 л) она похвастать не могла. Тем не менее при необходимости четыре человека внутрь все же помещались, но обычно на заднем сиденье перевозили детей или багаж.

Появление «Малюха»

Дебют новой модели «Фиат 126» (Fiat 126), призванной заменить безнадежно устаревший городской микролитражный автомобиль «Фиат 500», состоялся в октябре 1972 года на Туринском автосалоне. Новый автомобиль был, безусловно, современнее, сохранив в своей основе технические решения и колесную базу «пятисотого». Главное же – сохранилась компоновка с расположенным позади задних сидений двигателем воздушного охлаждения и, соответственно, приводом на задние колеса. Несмотря на то что весь мир в начале семидесятых активно переходил на передний привод (разумеется, при переднем расположении силового агрегата), итальянцы в этой модели остались верны проверенной временем (но, увы, не имевшей перспектив) заднемоторной схеме. Возможно, и потому, что эта модель

Белый польский «Фиат 126р» на улице Слупска. 1970-е годы.

Польский «Фиат 126р». 1970-е годы.

создавалась «с прицелом» на выпуск по лицензии в Польше, а в самой Италии «Фиат 126» так и не стал полноценным преемником знаменитой «пятисотки». Вполне благополучные к тому времени с точки зрения уровня жизни итальянцы отдали предпочтение модели «Фиат 127», имевшей бóльшие размеры и соответственно более просторный салон. Кроме того, «Фиат 127» имел обычный двигатель с жидкостным охлаждением, расположенный спереди. Да и привод на передние колеса, опять же, способствовал популярности именно 127-й модели. В результате «Фиат 127» в 1972 году даже стал европейским автомобилем года!

Стоит отметить, что внешне обе модели были выполнены в одном дизайнерском ключе – угловатые формы, капот, заходящий на передние крылья с разъемом в вертикальной плоскости, прямоугольные фары небольшого размера с расположенными под ними подфарниками. Даже спустя почти пятьдесят лет после начала выпуска «Фиат 126» не выглядит откровенно устаревшим или архаичным, поскольку его внешность лишена спорных или скоротечных решений.

В Италии «Фиат 126» производился на заводах «Кассино» (Cassino) и «Термини Имерезе» (Termini Imerese) до 1980-х годов. На заводе FSM (Fabryka Samochodow Malolitrazowych) в Польше он выпускался по лицензии «Фиат» уже с 1973 года как Polski Fiat 126p. Буква «р» в названии была специально добавлена, чтобы отличать его от автомобилей, собранных в других странах. 6 июня 1973 года из итальянских деталей был собран первый автомобиль «Фиат 126р», а уже 22 июля автомобили начали целиком и полностью производиться на польском заводе. Выпуск этой модели в Польше продолжался до 2000 года. Помимо Польши, «Фиат 126» также производила компания «Застава» (Zastava) в Югославии под названием «Застава 126» (Zastava 126).

Конструкция модели

Первоначально двухдверный автомобиль комплектовался 2-цилиндровым двигателем «Страйт-2» (Straight-2) объемом 0,594 л (подобные двигатели обычно использовались для мотоциклов и сельскохозяйственного оборудования). Двигатель имел мощность всего 23 л. с. и обеспечивал небольшой машине весьма посредственные скоростные характеристики. Так, разгон до 100 км/ч занимал целых 48 секунд, а ускорение прерывалось на 105 км/ч (показатель, как у послевоенной «Победы» М-20). Даже советский «Запорожец» был куда резвее...

Польский «Фиат 126р» на выставке ретроавтомобилей. 2018 год.

В 1977 году на смену двигателю «Страйт-2» пришел более мощный 2-цилиндровый силовой агрегат объемом 0,652 л (его мощность составляла приблизительно 24 л. с.).

В 1984 году автомобиль «Фиат 126» претерпел первые изменения во внешности. Он получил новые пластиковые бамперы и новую приборную панель. Обновленная версия называлась «Фиат 126р FL». Отличить обновленный «Малюх» можно было по колесным дискам, зеркалам и бамперам.

В 1987 году была выпущена обновленная версия 126-й модели под названием «Фиат 126 bis», которая оснащалась двигателем жидкостного охлаждения с оппозитным расположением цилиндров объемом 0,704 л. Этот мотор являлся разработкой польских конструкторов. С новым двигателем автомобиль разгонялся до 100 км/ч за 33 с.

В 1994 году модель «Фиат 126» переживает очередное обновление внешности. Некоторые части обновленной 126-й модели были позаимствованы у «Фиат 500». Эта версия была названа «Фиат 126 EL». Наконец, в январе 1997 года на базе «Фиат 126 EL» была выпущена еще одна версия под названием «Фиат 126 ELX», которая оснащалась катализатором.

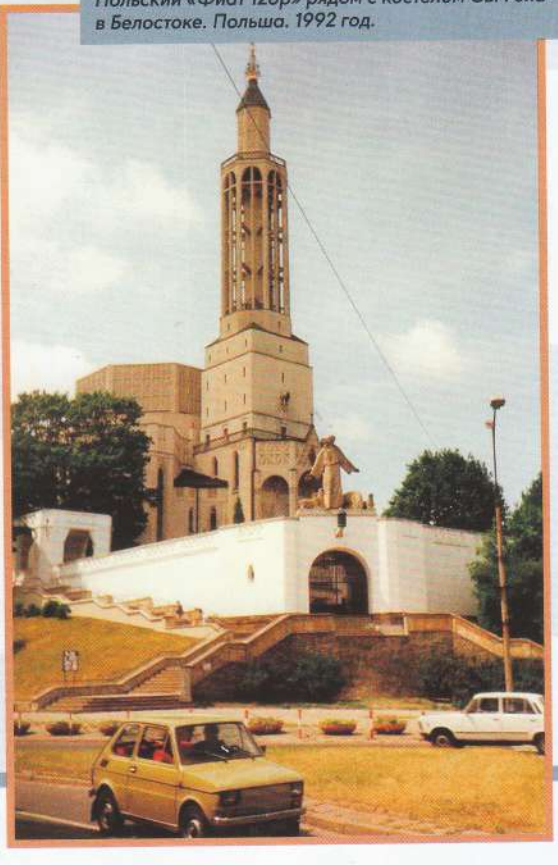
Польский «Фиат 126р» с верхним багажником на выставке ретроавтомобилей. 2018 год.

Всеобщий любимец

Сказать, что «Малюх» стал в Польше культовой машиной, – значит ничего не сказать: он стал частью фольклора, героем анекдотов (как советский «Запорожец»). Над ним подшучивали, насмехались, но его любили и на нем ездили... «Малюх» стал настоящим символом автомобильной Польши социалистического периода. Ведь, как и его собрат по соцлагерю «Трабант», он был заметно дешевле «настоящих» машин, что позволяло миллионам поляков обрести вожделенное транспортное средство заметно быстрее.

Польский «Фиат 126р». 1970-е годы.

Польский «Фиат 126р» рядом с костелом Св. Роха в Белостоке. Польша. 1992 год.



В НОМЕРЕ 63

- УСТАНОВКА СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- «ХЕНДАЙ СОЛЯРИС» В РОССИИ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ЗАДНЯЯ СТЕНКА СПИНКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- САЛАЗКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!